



TITLE:

関東州貿易統計論

AUTHOR(S):

山本, 有造

CITATION:

山本, 有造. 関東州貿易統計論. 人文學報 1990, 66: 157-176

ISSUE DATE:

1990-03

URL:

<https://doi.org/10.14989/48317>

RIGHT:

関東州貿易統計論

山 本 有 造

- I 問題の所在
- II 関東州貿易統計の検討
- III 関東州対「満」貿易
- IV 関東州密輸（とくに冀東密貿易について）
- V 関東州・内地間貿易

I 問題の所在

本稿の課題

本稿は題して「関東州貿易統計論」という。戦前期日本帝国の主要な一部をなした「関東州」の対外貿易統計のもつ特殊性を指摘し、歴史統計として利用する上での問題点を整理し、あわせてその間に見出された若干のファクト・ファインディングスを提示しようとする。

本稿は「貿易統計論」であって「貿易論」ではない。「関東州貿易論」はあらためて別に論ずることとする。

関東州貿易統計の問題点

戦前期日本の貿易統計を代表する大蔵省編『日本外国貿易年表』は、日本「内地」の対「外国」輸出入を計上し、植民地貿易すなわち対「外地」移出入は含まないことを原則とした。これに対して各植民地政府は、各地を主体とする対外貿易すなわち〔対「内地」移出入＋対「外国」輸出入〕表を大蔵省「年表」に準じて作成した。朝鮮、台湾、南洋（委任統治地）がこれに従うが、南樺太および関東州（租借地）についてはやや事情が異なる。日本の貿易統計が南樺太を（1909年以降）「内地」、関東州を一貫して「外国」として取扱うこととしたからである。ただし、両地政府がそれぞれの地域の貿易統計を独自に作成したことは、他の植民地と一般であった。

さて、以上の結果、関東州貿易については、関東州政府が作成した関東州対外貿易統計と、大蔵省および各植民地政府が（対「外国」貿易の一環として）集計した対関東州貿易統計が存在することが分った。後者が存在する点において、関東州貿易に関する情報量は朝鮮、台湾にくらべても多いように思われる。しかし実際にデータをチェックしてみると、そこに二つの問題点が浮び上ってくる。

問題の第1。関東州政府（関東庁・関東州庁・関東局）が公式統計として『関東州貿易月表』および『関東州貿易統計（年表）』を作成したことは上述の通りである。しかし、これを朝鮮総督府『朝鮮貿易年表』、台湾総督府『台湾貿易年表』等と比較して見ると、形式・内容ともかなり特殊であることが分る¹⁾。

関東州貿易統計は、これを分けて「海路貿易」の部と「陸路貿易」の部から成る。前者は「関東州各港に於ける船舶に依る輸出入額」、後者は「関東州内各地と関東州以外の地との陸路（汽車便其の他）輸出入額」を指すとされている。ただし「陸路貿易」統計が完全に備わるのは、おくれで1938年1月分以降であり、それ以前については「汽車便輸出」が知られるのみである。したがって関東州貿易統計は、その主要期間において「陸路輸入」ないしその中心をなす「汽車便輸入」の計数を欠いていることを知らなければならない。

問題の第2は、『関東州貿易統計』と『日本外国貿易年表』『朝鮮貿易年表』『台湾貿易年報』の対応する数字に見られる。大きくいまいである。

同一の貿易行為が集計基準、集計方法の相異によって異った統計数値を生むことは必ずしもめずらしいことではない。不正申告、不当申告といった例は別にしても、貨幣換算率のくいちがいや輸出 FOB・輸入 CIF の差額などから、一方の輸出額が他方の輸入額と一致しないことは不思議ではない。問題は、関東州貿易統計と「日本側」貿易統計の一部に見られるケタ違いの乖離にある。関東州貿易の実態をこれら甲乙いずれの統計で計るにせよ、両統計のくいちがいの由って来る原因を検討しておくことは、関東州貿易論のための不可欠の前提といわなければならないまい。

関東州経済の特殊性

以上2つの問題点を手がかりとして、以下、関東州貿易統計の具体的検討に入りたい。しかしその前に、関東州貿易統計にこうした問題を生みだした背景としての関東州経済の特殊性を整理しておく。

戦前期において「外地」と総称された植民地のうち朝鮮、台湾、樺太が純然たる属領であったのに対して、南洋諸島は国際連盟からの委任統治地そして関東州が中国からの租借地であって、その間に国際法上若干の差異が存していた。また国内法制上においても、後者両地は時に「準外地」ないし「領外外地」と呼ばれて、前3者と比較してその「外地」性が強いものとみなされてきた²⁾。

以上「関東州」植民地のもつ外地性に加えて、それをひとまとまりの経済圏として把握することを困難にした事情は、一言でいえば、広大な背後地「満洲」への門戸として位置した同地の特殊性にあったといえよう。そしてこの特殊性は次のような諸事情によって強化された。

(a)「関東州」租借地は、「南満洲鉄道株式会社」（満鉄）を通じて「満鉄付属地」と密接に

結合し、両地は行政的にも長らく（すなわち1937年12月付属地の満洲国併合まで）不可分の関係にあったこと。

- (b) 大連港（および関東州租借地）を自由港として開放する一方、支那条約通商港としての旧来の地位を認めた結果、大連海関の管理権が長らく中国側に（そして1932年9月以降は「満洲国」に）把握されてきたこと。
- (c) 関東州（および満鉄付属地）の通貨は、はじめ横浜正金銀行券（鈔票）が、のち1917年以降は朝鮮銀行券（金票）が「公私一切ノ取引ニ無制限ニ通用スルモノトス」と定められたが、同地の仲介・仲継貿易地としての性格上、その他の日本通貨ならびに中国各種通貨が並行流通し、貿易・金融取引を著しく複雑にしたこと。

Ⅱ 関東州貿易統計の検討

「海路貿易」と「陸路貿易」

まず表1・パネルAの観察から始めよう。これは「関東州輸出入品価額国別」を対日本帝国各地を中心に表示したものであるが、注意すべきは、この計数が「海路貿易」のみを示し、「陸路貿易」をふくまないことである。

「陸路貿易」統計が長らく「汽車便輸出」のみの集計にとどまり、「汽車便輸入」を欠いたことは先にのべた。このため「関東州貿易統計」は、通常「海路貿易」額をもって表示・分析されるのを例としてきた。しかしこのことは「陸路貿易」額がネグリジブルであったことを意味しない。既存資料によって〔海路＋陸路〕貿易を並置した表2を見られたい。概して「汽車便輸出」は「船便輸出」の50—100パーセントを占めたこと、1938年にいたっては輸出入総額の46パーセントを陸路輸送が占めたことが知られる。

ただし、「汽車便輸出入」が地理上当然のこととして対「満」取引に限定されたことが、関東州「陸路貿易」に一定の性格を与えた。「海路貿易」統計は、対「満」貿易を除けば、関東州貿易の対手国全域をカバーするものと見做してよい。しかし「海路貿易」統計のみによっては、関東州貿易の大宗をなす対「満」貿易の全容（したがって関東州貿易総額）を知ることができないのである。

関東州「海路」貿易統計

さて、表1・パネルAに戻る。関東州海路貿易は、1930・31年の大恐慌ならびに満洲事変による一時的減退を除けば、概して順調に拡大した。いま1910—1935年間の貿易成長率を計れば、輸出において年率9.4パーセント、輸入において同じく12.1パーセントであった。1933年以降の対「満」・対「北支」貿易の拡大、1937年日中戦争勃発以降の生産資材輸入の増進により同

表 1 関東州貿易と対関

	A 関 東 州						
	対日本	対台湾	対朝鮮	対満洲国	対中国	対其他	計
	輸			出			
1910(明43)	16,123		600	…	11,793	11,286	39,802
15(大4)	35,886		673	…	26,036	10,327	72,922
20(ㄥ9)	143,308		5,206	…	54,433	71,981	274,928
25(ㄥ14)	172,433		2,866	…	119,714	61,206	356,219
1930(昭5)	90,720	10,060	3,127	…	53,830	74,640	232,377
31(ㄥ6)	74,836	8,956	1,907	…	46,873	60,301	192,873
32(ㄥ7)	110,515	12,394	3,310	…	62,712	116,138	305,068
33(ㄥ8)	128,042	14,175	4,113	6,112	33,994	143,715	330,151
34(ㄥ9)	129,086	13,918	5,716	6,892	30,997	148,768	335,377
35(ㄥ10)	160,344	21,546	5,970	8,791	28,513	152,907	378,071
36(ㄥ11)	158,644	20,518	6,730	8,121	72,726	155,318	432,057
37(ㄥ12)	189,943	20,330	8,285	11,559	73,753	147,929	451,799
38(ㄥ13)	243,700	22,317	10,503	13,433	74,659	119,994	484,606
	輸			入			
1910(明43)	15,874		1,609	…	5,449	7,678	30,610
15(大4)	22,590		1,579	…	19,291	6,743	50,203
20(ㄥ9)	114,479		3,329	…	56,499	20,387	194,694
25(ㄥ14)	101,719		1,091	…	80,219	56,254	239,283
1930(昭5)	72,286	779	1,768	…	46,674	47,971	169,478
31(ㄥ6)	53,238	198	1,459	…	25,210	17,830	97,935
32(ㄥ7)	133,217	4,311	2,035	…	39,908	28,116	207,587
33(ㄥ8)	259,052	1,739	4,466	4,077	47,402	58,045	374,781
34(ㄥ9)	334,321	3,164	3,872	4,890	31,300	93,980	471,527
35(ㄥ10)	380,784	4,618	6,816	3,538	19,133	102,685	517,574
36(ㄥ11)	410,099	3,613	3,262	2,473	21,237	80,382	521,066
37(ㄥ12)	515,262	5,052	20,761	5,030	16,693	117,264	680,062
38(ㄥ13)	691,396	17,797	16,889	3,871	37,889	172,669	940,511

出所：『関東州貿易統計』（昭和7年）付録2「関東州，日本，中華民国輸出入表」を基礎とし

州貿易とくに輸入の拡大は一層の拍車がかかったが、1939年をピークとして反転し、以後「為替管理及貿易統制の強化，外国貿易の閉塞，並に不要不急物資の生産抑制，海路輸送の陸上輸送への転換等が禍ひして」（『日本人の海外活動に関する歴史的調査』関東州篇，60頁）減退に向った。

次に，表1・パネルAを対手国別構成比で見れば表3の通りである。対日本貿易が40—50パーセント，対中国貿易が20—30パーセントを占める。対其他諸国の内では，ドイツ，アメリカ合衆国，エジプト，英領印度等が主要地域である。対台湾，対朝鮮は僅少。対満洲国貿易が意外なほど小さい理由が「陸路貿易」の欠如にあることはすでに指摘した。

ついで貿易収支を見よう。関東州貿易収支は，満洲特産物の対日，対欧州市場進出のはじま

関東州貿易統計論（山本）

東州貿易の比較

（単位：千円）

B 日 本（内地）			C 朝 鮮			D 台 湾		
対関東州	対満洲国	対中国	対関東州	対満洲国	対中国	対関東州	対満洲国	対中国
輸 入			輸 入			輸 入		
9,740	…	68,570	3,845			305	…	5,452
27,819	…	85,848	8,022			297	…	7,663
196,861	…	218,091	67,834			4,481	…	28,734
176,595	…	214,658	83,362			2,105	…	30,572
121,405	…	161,667	60,945			821	…	22,660
90,165	41,918	103,749	1,980	31,329	6,198	889	…	16,189
76,719	51,570	77,175	2,479	39,723	3,773	913	4,020	15,612
20,161	147,898	113,357	3,690	40,765	5,858	956	16,604	6,671
27,279	164,211	119,573	4,129	46,682	7,796	1,393	16,617	6,713
25,517	191,005	133,815	4,933	49,016	16,448	1,772	21,806	6,939
33,848	205,566	154,837	6,643	59,403	15,148	6,879	19,619	8,622
45,198	249,071	143,636	6,929	62,228	10,368	7,088	17,185	6,201
60,322	339,270	164,610	10,158	58,051	12,217	7,891	17,817	1,954
輸 出			輸 出			輸 出		
19,148	…	90,037	3,026			150	…	3,523
22,201	…	141,126	5,529			21	…	4,994
113,686	…	410,270	19,367			34	…	11,893
101,647	…	468,439	23,416			1,188	…	26,347
86,814	…	260,826	24,578			610	…	10,104
65,542	11,874	143,877	2,378	8,467	1,241	309	…	8,222
120,584	25,947	129,479	4,338	22,868	948	1,973	27	6,534
221,068	82,071	108,253	4,975	40,588	1,599	1,625	354	4,746
295,868	107,151	117,062	5,104	48,358	2,008	2,896	439	8,375
300,269	126,045	148,788	8,010	50,034	3,313	4,113	380	13,046
347,164	150,859	159,690	9,902	55,533	3,702	4,008	851	7,879
395,916	216,091	179,250	20,616	71,527	4,842	4,903	1,356	5,575
536,317	316,322	312,899	18,738	122,004	22,155	14,144	5,180	7,972

て、『関東州貿易統計』『日本外国貿易年表』『朝鮮貿易年表』『台湾貿易年表』各年版により作成。

った1907年以降長く輸出超過傾向にあったが、概して収支はほぼ均衡に近かったといつてよい。ところが、この状況は1933年以降に大きく変化した。すなわち「世界的不況、各国関税障壁の強化、並に中国の購買力減退に因る輸出不振と、反対に満洲の建設資材及人口激増に伴ふ生活必需品の需要増大による輸入激増との為に一変して」（同前書、63頁）、同年入超額は4千万円強を数え、その後さらに著増して1938年には4億円を超えた。（ただし同年海陸貿易合せた入超は8千万円強。）

以上は、満洲事変以降における関東州貿易構造の変化とうけとめればそれでよい。しかし、面積3千平方キロ、人口130万人の都市植民地の貿易とくに輸入、そして貿易収支とくに輸入

表 2 関東州貿易（海路）

	輸			出			合 計
	海 路			陸 路			
	大連港	その他	小 計	汽車便	その他	小 計	
1910(明43)	38,798	1,004	39,802	18,670	…	…	…
15(大 4)	70,958	1,964	72,922	26,469	…	…	…
20(〃 9)	273,773	1,155	274,928	152,552	…	…	…
25(〃14)	350,198	6,021	356,219	151,459	…	…	…
1930(昭 5)	226,262	6,115	232,377	98,548	…	…	…
31(〃 6)	188,449	4,424	192,873	54,399	…	…	…
32(〃 7)	302,191	2,877	305,068	110,878	…	…	…
33(〃 8)	327,113	3,038	330,151	235,080	…	…	…
34(〃 9)	332,136	3,241	335,377	303,553	…	…	…
35(〃10)	373,806	4,265	378,071	341,463	…	…	…
36(〃11)	424,701	7,356	432,057	328,163	…	…	…
37(〃12)	448,547	3,252	451,799	467,631	…	…	…
38(〃13)	480,429	4,177	484,606	794,897	…	…	…

出所：『関東州貿易統計』各年版。

表 3 関東州貿易地

	輸					出		
	対日本	対台湾	対朝鮮	対満洲国	対中国	対其他	計	指数 (1920=100)
1910(明43)	16,123 (40.5)		600 (1.5)	…	11,793 (29.6)	11,286 (28.4)	39,802 (100.0)	14
15(大4)	35,886 (49.2)		673 (0.9)	…	26,036 (35.7)	10,327 (14.2)	72,922 (100.0)	27
20(9)	143,308 (52.1)		5,206 (1.9)	…	54,433 (19.8)	71,981 (26.2)	274,928 (100.0)	100
25(14)	172,433 (48.4)		2,866 (0.8)	…	119,714 (33.6)	61,206 (17.2)	356,219 (100.0)	130
30(昭5)	90,720 (39.1)	10,060 (4.3)	3,127 (1.3)	…	53,830 (23.2)	74,640 (32.1)	232,377 (100.0)	85
35(10)	160,344 (42.4)	21,540 (5.7)	5,970 (1.6)	8,791 (2.3)	28,513 (7.5)	152,907 (40.5)	378,071 (100.0)	138

出所：表 1。

超過がこのような激変したことは、貿易実勢を反映したものとのみは考えにくい。大連港を中心とする関東州の再輸出について少し見てみなければならない。

まず、関東州（大連）海路貿易統計につきその再輸出額を整理すれば表 4 の通りである。海路再輸出の海路総輸出に占める割合は、1920年に13パーセントに至ったのち漸減して1931—32年には5パーセントを割り、再度増加に転じて1936—37年には17パーセントに至っている。また、海路総輸入に占める海路再輸出の割合の動向も上の再輸出率にはほぼ一致する。ただし1933

関東州貿易統計論（山本）

+陸路)

(単位:千円)

輸			入			合 計
海 路			陸 路			
大連港	その他	小 計	汽車便	その他	小 計	
28,733	1,877	30,610	…	…	…	…
49,613	590	50,203	…	…	…	…
193,283	1,412	194,695	…	…	…	…
238,167	1,116	239,283	…	…	…	…
168,759	719	169,478	…	…	…	…
97,519	416	97,935	…	…	…	…
206,920	667	207,587	…	…	…	…
373,571	1,210	374,781	…	…	…	…
470,684	843	471,527	…	…	…	…
516,783	791	517,574	…	…	…	…
520,391	675	521,066	…	…	…	…
678,970	1,092	680,062	…	…	…	…
938,901	1,610	940,511	423,128	…	…	…

域別構成

(単位:千円, %)

輸						入	
対日本	対台湾	対朝鮮	対満洲国	対中国	対其他	計	指 数 (1920=100)
15,874 (51.8)		1,609 (5.3)	...	5,449 (17.8)	7,678 (25.1)	30,610 (100.0)	16
22,590 (45.0)		1,579 (3.2)	...	19,291 (38.4)	6,743 (13.4)	50,203 (100.0)	26
114,479 (58.9)		3,329 (1.7)	...	56,499 (29.0)	20,387 (10.4)	194,694 (100.0)	100
101,719 (42.5)		1,091 (0.5)	...	80,219 (33.5)	56,254 (23.5)	239,283 (100.0)	123
72,286 (42.7)	779 (0.5)	1,768 (1.0)	...	46,674 (27.5)	47,971 (28.3)	169,478 (100.0)	87
380,784 (73.6)	4,618 (0.9)	6,816 (1.3)	3,538 (0.7)	19,133 (3.7)	102,685 (19.8)	517,574 (100.0)	266

年以前は再輸出率よりやや大きく、同年以降小さいのは、さきに貿易収支について指摘した事実を反映したものといえよう。ともあれ、以上によつては「輸入総額の約9割は通過輸出又は再輸出であつて、市内消費の爲の輸入は僅か1割程度に過ぎない」(同前書、58頁)という関東州貿易の最大の特質はあらわれないのである。ここに、関東州公式統計に示される「再輸出」統計がきわめて限定的であることが知られる³⁾。

関東州「再輸出」統計は、その実態を示すうえでは3つの点で限定的であつたと考えられる。

表 4 大連港再輸出統計

(単位: 千円, %)

	海路輸出 総額	海路輸入 総額	海路再 輸出額	仕 向 地 内 訳			再輸出率	輸入に占 める再輸 出の割合
				日 本	中 国	其 他		
1910(明43)	38,798	28,733	1,921	5.0	6.7
15(大4)	70,958	49,613	8,329	5,194	3,136	(日本ニ含ム)	11.7	16.8
20(ㄥ9)	273,773	193,283	35,035	10,405	10,598	14,032	12.8	18.1
25(ㄥ14)	350,198	238,167	23,289	2,233	8,208	12,848	6.7	9.8
1930(昭5)	226,262	168,759	11,511	2,177	7,124	2,210	5.1	6.8
31(ㄥ6)	188,449	97,519	6,396	2,177	2,814	1,405	3.4	6.6
32(ㄥ7)	302,191	206,920	11,008	1,822	8,268	918	3.6	5.3
33(ㄥ8)	327,113	373,571	23,107	3,993	16,531	2,583	7.1	6.2
34(ㄥ9)	332,136	470,684	30,409	3,416	22,993	4,001	9.2	6.5
35(ㄥ10)	373,806	516,783	25,561	3,602	19,211	2,748	6.8	5.0
36(ㄥ11)	424,701	520,391	69,017	4,265	62,641	2,111	16.3	13.3
37(ㄥ12)	448,547	678,970	77,376	8,718	67,405	1,253	17.3	11.4
38(ㄥ13)	480,429	938,901	53,515	6,900	45,806	809	11.1	5.7

出所:『関東局施政三十年史』付表第126表、『満洲経済提要』577頁、『満洲国外国貿易詳細年表』昭和13年版、I-4表。

注:1910年は1911年数値をもって代理。

(1)「再輸出」の定義が狭義の「単なる中継的輸出」に限られ、関東州工業の発展にともない著増した「加工再輸出」ならびに関東州に多い「相当期間ストックされて輸出される再輸出」は集計技術上の困難のため再輸出統計に計上されない。(2)「奥地向輸送」すなわち陸路による対「満」再輸出分は陸路統計に別掲される。(3)「密輸出」は税関統計上は再輸出として表示されることになっている。ただし、その捕捉率が実態を大きく下廻ったであろうことは関東州の場合特に予想される。加えて、1930年代後半における「密貿易」は特別に注目すべき性格を有していた。

大連港輸入中関東州消費ハ現在ノ関東州面積、人口竝ニ其ノ経済ノ実勢ヨリ推シテ想像シ得サル巨額ノ数字ヲ示シ居レリ、蓋シ其の大半ハ北支一帯ニ密輸出セラルルモノニシテ、カカル実態ヲ公表スルハ我国対支外交上ニ与フル影響単純ナラザルベキヲ考慮シテ本統計ハ之ヲ極秘扱トセリ(『満洲国関税率表分類ニ依ル税番別純貿易詳細統計』凡例)

1933年以降に顕現する輸入著増—輸入超過現象は、単に「中国の購買力減退に因る輸出不振」等によるものではなかった。その陰には国家規模での「密輸出」が行われ、かつその事実が公式統計から隠蔽されていたのであった。それがどのような性格の貿易であり、なぜ隠蔽されようとしたのか、興味ある課題といえよう。

関東州対日本輸出 vs 日本対関東州輸入

ここで表1のパネルB—Dに観察を移し、パネルAとの比較を行おう。理論的にいえば、たとえば、パネルAの対日本本土輸出とパネルBの対関東州輸入が一致すべきこと、しかしいくつかの理由から必ずしも一致しないことは前節でふれた。問題は、このくいちがい許容の範囲内にあるか否か、そのくいちがいに一定の規則性が見出されるか否か、等であろう。

このくいちがいの一因に、輸出FOB・輸入CIF評価の問題があることも先にふれた。パネルAの輸出がFOB表示であるのに、これに対応するパネルB—Dの輸入がCIF表示であるとするれば、(I+F)すなわち保険料・運賃・諸掛り分が後者が過大になってしかるべきであろう。（パネルAの輸入とパネルB—Dの輸出については逆。）I+Fがどれくらいか。これは貿易統計論の主要なかつ未解決な問題であるが、ここでは仮にFOBの1割前後と見做すとしよう⁴⁾。

対応コラムの比較結果を ①あるていどの規則性をもって一致すると見做しうるもの； ②かなりの誤差を認めて近似すると見做しうるもの； ③乖離がはなはだしくて近似と見做しえないもの、の3種に分ける。

第①類：関東州対日本輸入—日本対関東州輸出

関東州対台湾輸入—台湾対関東州輸出

第②類：関東州対朝鮮輸出—朝鮮対関東州輸入

関東州対朝鮮輸入—朝鮮対関東州輸出

第③類：関東州対日本輸出—日本対関東州輸入

関東州対台湾輸出—台湾対関東州輸入

同様な比較検討を帝国各地間貿易について行って見ることもまた、貿易統計論のかくれた課題のひとつといってよいであろう⁵⁾。関東州貿易統計論を論ずる本稿においては、少なくとも第③類なかでも〔関東州対日本輸出—日本対関東州輸入〕にみられる驚くべき乖離について、特に考えてみる必要がある。

析出された課題

以上、関東州貿易統計の具体的検討を通じて、同統計のもつ欠陥と限界、同統計利用上の注意と注記を拾いだした。そのなかから、(イ)「陸路」統計と対「満」貿易、(ロ)「再輸出」統計と対「支」密輸問題、(ハ)対「日」貿易をめぐる統計比較、の3問題をとりあげ、以下の各節でさらに考えることとする。

Ⅲ 関東州対「満」貿易

1938年の対「満洲国」輸出入

関東州の対「満」貿易の全容を把握するためには、「海路貿易」統計のみにては不十分なこと、「陸路貿易」統計が主要な要素をなすことが分った。しかし、この両統計が輸出入そろっているのは今のところ1938年に限られることも、すでに表2に示した。

1938年は日中戦争勃発後のやや異常時に属し、関東州対「満」貿易を一般的に論ずるには必ずしもふさわしくないが、ひとまず同年データの分析から始めよう。まず「陸路貿易」はすべて対「満」貿易であるという前提の下で、表1、表2の関連データを整理すれば表5の様になる。

この年の関東州対「満洲国」輸出額は808百万円、同輸入額は427百万円であり、その結果、対「満洲国」貿易は大幅な輸出超過381百万円を記録した。この年、対「満」陸路輸出が激増したことは表2の示すところであり、関東州の海路輸入総額937百万円（対「満洲国」を除く）のうち実に90パーセント弱は「満洲国」方面へ送られたのである。

表5 関東州対「満洲国」貿易額
—1938（昭和13）年—

（単位：千円）

対「満洲国」輸出	808,330
うち 海路輸出	13,433
陸路輸出	794,897
対「満洲国」輸入	426,999
うち 海路輸入	3,871
陸路輸入	423,128
対「満洲国」貿易収支	381,331

出所：表1ならびに表2

いうまでもなく、陸路貿易をすべて対「満」貿易を前提するのは単純すぎる。満洲を通過して北支方面へ向う物資が少なかったことは次節においてふれる。次に、「陸路」統計の示すところは「汽車便」輸送にかぎられ「その他」輸送を含まない。さらに、「満洲国」成立以前すなわち1932年以前については、「海路」の対「満」貿易は対「中国」に包含されていて分割しえない。こうしたいくつかの限定を許容した上で、われわれは、関東州「陸路」輸出をもって関東州対「満」輸出の近似値とすることができると考える。しかし、ここで再び、関東州陸路「輸入」統計の欠如が問題となる。

松本推計

今のところ関東州「陸路輸入」統計について何らかの推計を行おうとした試みを知らない。ただ最近、松本俊郎氏によるある試算があるので、これを紹介・検討する⁶⁾。

松本推計は、満鉄鉄道輸送統計によって満鉄を利用する北行貨物と南行貨物の価額を推計し、これを関東州からの（陸路）輸出入額に代用しようとするものである。ただし、原資料の貨物統計が北行・南行を合せた輸送貨物の品目別重量で表示されたものであるため、各品目ごとの

表 6 関東州汽車便輸出入に関する松本推計 (単位:100万円)

	輸 出						輸 入						
	農産物	鉱産物	繊維品	その他工業品	計	(参考) 関東州汽車便輸出	農産物	畜産物	獣毛類	鉱産物	工業品	計	(参考) 関東州汽車便輸入
1908(明41)	22.0	2.6	40.3	5.7	70.6	…	46.5	—	3.2	1.0	4.9	55.6	…
13(大2)	45.6	1.9	75.7	23.7	146.9	29.4	81.5	—	10.7	13.6	11.3	117.1	…
18(ㄥ7)	136.2	47.1	381.2	60.7	625.2	127.3	278.8	—	28.4	46.0	26.6	379.8	…
23(ㄥ12)	221.3	69.7	418.0	95.4	804.4	125.5	373.3	16.5	43.2	95.7	54.5	583.2	…
28(昭3)	189.3	101.8	343.9	88.9	723.9	145.2	438.5	16.9	52.9	114.6	155.1	778.0	…
33(ㄥ8)	162.9	172.9	374.8	166.0	876.6	228.9	322.1	13.3	62.0	102.6	40.1	540.2	…

出所: 松本俊郎「満鉄輸送統計と関東州貿易」(『岡山大学経済学会雑誌』第18巻第3号, 1986年11月) 第3表。

注: 表示年次を中心とする5年平均値, ただし1908年は1907—10年の4年間, 1923年は1921—25年の3年間, 1933年は1931—36年の6年間の平均。

輸送方向とトン当り単価を推計を行う上でかなり大胆な仮定におくことが要求される。松本推計の結果を表6に整理し, 合せて関東州貿易「陸路」輸出統計を比較のために示す。

残念ながら, 松本推計の輸入額をもって関東州「陸路貿易」輸入額に代用することは不可能の様に思われる。輸出額相互の比較が余りにくいちがい, かつ動向も一致するとはいえないからである。満鉄輸送統計の利用にはなお今後の工夫が必要であろう。

「満洲国」貿易統計の利用

さて, われわれはこれまで「満洲国」貿易統計については全くリファーしなかった⁷⁾。同統計において「満洲国」—関東州貿易はどうなっているか。満洲国(財政部—経済部)作成の『満洲国外国貿易統計年報』および『満洲国外国貿易統計月報』においては関東州は満洲国は含まれている。あるいはいいかえれば同国統計では〔満洲国+関東州〕地域の対外貿易が集計されている。したがって「満洲国財政部(—経済部)編纂の貿易統計は自由地域たる関東州をも包含する所謂総貿易であって関東州を除く所謂純(又は実)貿易との間には年額2億乃至3億円の差を生ずる。故に総貿易額は屢々満洲国貿易の実質を誤差せしめると共に日滿支三国の中間に在て重大な機能を果しつつある関東州貿易の価値を軽視せしめがち」である(満鉄調査部『満洲経済提要』551頁)という問題をはらんでいた。

そうした事情を考慮して, 満鉄(経済調査会—産業部—調査部)は, 満洲国統計とは別に, (イ) 大連港経由総輸入(=満洲国純輸入+関東州消費+再輸出)から(関東州消費+再輸出)を引いた大連港経由満洲国純輸入, ならびに, (ロ) 大連港経由総輸出(=満洲国純輸出+関東州生産品輸出+再輸入)から(関東州生産品輸出+再輸入)を引いた大連港経由満洲国純輸出を計算している⁸⁾。

表7は, パネルaに満鉄調査部の改算による大連港経由満洲国「純」輸出入を, パネルbに

表 7 関東州汽車便輸入推計

(単位:千円)

	輸 出		輸 入	
	a 大連港を経由する「満洲国」純輸入	b 関東州汽車便輸出	a 大連港を経由する「満洲国」純輸出	b 関東州汽車便輸入
1932(昭7)	...	110,878
33(8)	234,539	235,080	282,991	...
34(9)	306,022	303,553	269,789	...
35(10)	312,021	341,463	249,581	...
36(11)	329,600	328,163	325,311	...
37(12)	399,196	467,631	354,690	...
38(13)	609,542	794,897	388,373	423,128

出所: 満鉄『満洲国関税率表税番別純貿易統計』昭和8年度, ほか本文注8)に掲げた諸統計による。

関東州「汽車便」輸出入を(関東州を主体とする形に整理して)示している。この表では、大連港を経由する満洲国の純輸入物品は汽車便によって関東州から満洲国へ輸出される(同じく大連港を経由する満洲国の純輸出品は汽車便によって満洲国から関東州へ輸入される)という仮定の下でパネル a とパネル b の 2 系列が比較されている。

輸出における a と b の両系列がよく対応していると見よう。そうとすれば、輸入の側においても、パネル a をもってパネル b の代理変数と見做しえよう。

「陸路」輸入推計

それにしても、1931年以前の「陸路」輸入推計は今後の重要な課題といわなければならない。筆者は未確認であるが、満鉄輸送統計のうちに、(松本氏が利用したものとは別の)金額による輸送統計が存在するという。この種の新資料を利用して関東州「陸路」輸入の新推計を行うことができれば、「関東州貿易統計」の有用性は大きく改善されることになるだろう。

Ⅳ 関東州密輸(とくに冀東密貿易について)

関東州密輸出

「関東州貿易統計」にあらわれる「再輸出」額がきわめて狭義のものであって、関東州貿易の実態を必ずしも示さなかったことは先に述べた。またその結果として、とくに1933年以降の関東州貿易収支が一見ありうべからざる輸入超過バイヤスを示すことも指摘した。

大連港ほか関東州各港から陸揚げされる輸入外国品の行先は、①州内消費、②奥地向輸送、③再輸出、④密輸出、に 4 大別せられる(『満洲経済提要』577頁)。これらのうち州内消費を除く各項は広義の再輸出ないし仲継輸出の範疇に入るものであるが、その実態を示す資料は極め

表 8 関東州（大連港）密輸出推計（単位：100万円，％）

		1933（昭 8）		1934（昭 9）	
		満洲国幣額	金円換算額	満洲国幣額	金円換算額
大 連 港 総 輸 入 額		389 (100.0)	394	449 (100.0)	498
内 訳	州 内 消 費	15 (3.8)	15	21 (4.7)	23
	再 輸 出	23 (5.9)	23		
	対「満洲国」輸出	234 (60.2)	237	306 (68.1)	339
	対「満」密輸出	5 (1.3)	5		
	対「支」密輸出	112 (28.2)	113		
				122 (27.2)	135

出所：山中四郎「日本対満商品輸出の特質」〔『満鉄調査月報』第16巻第1号，1936年1月〕第4表，および猪谷善一『日滿支経済論』（言海書房，1935年）13—16ページ。

注：金円（＝日本円）換算額は，1933年国幣100円＝金円101.33円，1934年国幣100円＝金円110.83円。

て乏しい。ここでは，その希な例として表8を掲げる⁹⁾。

これが極めて粗い推算であることはたしかであるが，しかし同時代史的資料として貴重なこの推計の示すところによれば，大連港輸入総額のうち実に30パーセント強が対「満」・対「支」密輸出（かつ大半が対「支」密輸出）に向けられたのである。そしてわれわれはここにおいて，いわゆる「冀東密貿易」に出合うことになる。

「冀東密貿易」

「冀東密貿易」とは，1933年5月の塘沽協定によって非武装化された河北省東部（冀東）の停戦区域を足場に行われた日本の対中国密輸行為の総称である。その背景の一部には，中国における日貨排斥運動の拡大や中国政府の関税引上げ措置があったが，本質的には「華北分離工作」をすすめる日本軍（関東軍・支那駐屯軍）の謀略活動の一環であり，日本の official smuggling であることを特徴とした¹⁰⁾。

密輸は，冀東地区を取り囲む広範な地域において多様な形態で行われたが，大動脈は大連—天津を結ぶ陸・海2ルートであった。「陸路」ルートは大連から州境を越えて一度満洲へ入り北寧鉄道経由（ただし萬家屯—山海関の国境のみは中国税関を逃れて馬車輸送）天津東站に至る。「海路」ルートは大連港より発動機船で河東海岸，洋河口，大蒲口に渡り，馬車ないし大八車で北寧鉄道最寄駅の北戴河，留守營，昌黎駅に運び，同じく天津東站に至る。陸路は主に冬期などに海路の補助として用いられるが，主流は海路輸送であった。

こうして大連から天津に送られる商品は，人造絹糸，砂糖，煙草紙（ライス・ペーパー）を三

大商品とし、綿織物、人造絹布、小麦粉その他諸雜貨におよび、「その大部分は日本商品と推定するに難くないのである」（猪谷善一）。またこれらの商品は、「いったん天津日本租界の明石街を中心に乱立する密輸商店の倉庫に搬入され、そこから更に中国各地に向けて発送されていた。安価な密輸商品が蕩々として流れ行く先は、華北5省は言うまでもなく、遙か綏遠・甘肅に及び、更に国民政府の地盤、江蘇・浙江にまで侵入し、延いては長江を遡って四川省にさえも達したといわれる」（今井駿）。

ここで表8に戻ろう。この推計によれば、「冀東密貿易」の前期にあたる1933、34年において対支密輸出額は年額1億円を越える。しかし同密貿易の本格化はむしろ1935年以降に始まる。「1935年11月南京政府に絶縁状をたたきつけて」「冀東政府」が独立し、1936年2月独自に低率の「冀東関税」なるものを設定して以来、対北支密輸出は、「冀東特殊貿易」の名の下に「木戸御免とばかり大手を振って活躍し出し」（『経済満洲』昭和11年4月1日号）たのである。こうして「冀東特殊貿易」は1936年2月から6月にかけてピークを迎えたが、日本軍のあまりに露骨な介入にたいして英米列強から強硬な抗議をうけるにいたり、日本政府もまた調停に入らざるを得なくなった。結局「冀察政權にたいする河北省関税剰余の移譲」を条件に冀東特貿易も廃止することになり、日中外交交渉を経て1937年に入って廃止となったという。

関東州密輸推計

ただし、1937年「冀東特殊貿易」の廃止は狭義の「冀東密貿易」の終焉であり、これをもって対「北支」密貿易が終ったわけでは決してない。すでに指摘したように、1938年から1940年まで、すなわち「関満支貿易統制令」による関東州貿易の転換点まで、関東州経由の北支密輸は大きな流れとしてつづいたと見てよい。

関東州密貿易について知ることは関東州貿易を知るうえで不可欠の一部をなすといえよう。しかしその性格上密輸推計は至難の技に属する。加えて、「密輸」と言うべくして言うべからざる「通過貿易」の存在がこの推計を一層難しくしている。次には関東州—日本貿易を中心にこれを考えることとしよう。

V 関東州・内地間貿易

パネルA vs パネルB

表1のパネルAとパネルBを比較して、もっとも目につく事実のひとつは、関東州対日本輸入—日本対関東州輸出がかなりの誤差の範囲でひとまずは一致すると見做しうるのにたいして、関東州対日輸出一日本対関東州輸入に見られるケタちがいの乖離であった。ただしこの乖離も、1932/1933年前後で大略2段階に分けられる様に思われる。1931年以降にAが急増しBが急減

するという正反対の動向を示した結果として、両者の乖離は以後決定的になったのであった。

同じ取引を対象とした2統計がこのように大きくいちがいを生じたのはなぜか。パネルA〔関東州の対日本貿易〕がパネルBに比較して概して過大である原因は何か。そしてとくに、パネルB〔日本の対関東州輸入〕が1933年以降激減する理由は何であろうか。

パネルA・関東州対日本貿易

パネルAとパネルBを比較した場合、パネルB輸入に見られる数字の断絶がないために、数字の流れからいえばパネルAの方がより自然であるといえる。問題はパネルAを全体として過大にしている原因についてである。

戦前期経済統計の通弊として「関東州貿易統計」についても作成手続と利用上の注意について詳らかにしない。ただし、日本帝国の貿易統計が通則とする、(イ) 取引価額における輸出FOB・輸入CIF表示、(ロ) 国別分類における輸出最終仕向地・輸入原産地（ないし原製造地）表示の原則は変らないものと思われる¹¹⁾。しかし(ロ)については、自由貿易港としての大連＝関東州の特殊性の故に、この原則を乱すいくつかの要因が考えられる。

これを要するに、(1) 大連自由港を定めた明治40年7月1日施行「大連海関設置並内水汽船航行ニ関スル協定」により関東州を出入する貨物については一切税金が徴収されないのに対し、関東州境界をこえ輸入される貨物については、中国（ないし満洲国）を代理して大連税関において輸入税、輸出税、転口税を徴収すること、(2) 関東州内産業を保護するため大正14年6月18日公布施行された「関東州の生産に係る物品の輸入税免除に関する法律」により、関東州産品の対日輸入には日本において特惠関税が適用されたことである。これらのため関東州貿易の当事者にとっては、大連税関申告をまぬかれて日本商品を奥地へ再輸出し、または奥地産物を関東地産として日本輸出が行えれば大いに有利であったわけである¹²⁾。

前者については、日本官民が提携して「密輸」を行い、中国関税収入を侵害しているという批判が古くから見られた。「密輸の問題に就ては、明治42年11月27日、ニューヨークタイムス紙に、在奉天米国総領事クラウド氏が米国々務省に報告せるものとして、左の如き要領の記事が掲げられ、多大の衝動を与えた。

大連へ租借地の需要として輸入せらるる貨物は、満洲全体の輸入貨物に比し非常に多額にして、到底該区域内の人民の消費し得べきものに非ず、即ち其大部分は満鉄に依り満洲に密輸入せらるるものとして、日本商人は外国商人に比し大なる利益を占むる位置にあり、それだけ清国は関税収入を失するものなれば、宜しく普蘭店に税関を設置すべし。

斯くて12月3日には、倫敦タイムスにも、上海通信として此種の掲載を見るに至り、事情を解

せざる外国人に猜疑の眼を瞪らしむるに至ったので、日本政府は在米杉井代理大使に、前記米国総領事の報告書なるものに対する弁妄書を送付し、必要と認むる場合には、適当の方法を以て、弁明書を公表するも差支へなきことを命ずるに至り、44年4月に在東京米国大使が、大連税関の執務方法竝に密輸入取締の方法に関し、外務省に問合せ来れる際、大連税関は清国政府所管にして、其職務執行振りに関し、帝国政府に於て何等措置命令の途なけれども、同税関成立に関しては日支間に協約ありて、日本は関東州租借地境界に於ける密輸入の防遏を与ふることとなり居る旨を説明する所があった」（『関東州の関税制度』84—85ページ）。

その後、同様な外国からの非難に対して日本政府は、これら密輸がもっぱら馬車輸送による越境行為であり、日本の公的機関の関知せざるところと弁解につとめた。しかし、大連税関が実質上日本人の手ににぎられ、関東州および満鉄付属地の警察権が日本の管轄下にある以上、関東州経由日本商品の奥地輸送は、日本側のほぼ自由裁量にまかされたといっても過言ではなからう。

1930年代北支「密貿易」をめぐる環境は日中政治問題をはらんでより複雑であったけれども、中国関税収入を攪乱して日本商品の浸出をはかる官民一体となった日本商品密輸出という点では上と同質であった。これについてはすでに前節で論じた。

後者すなわち関東州製品を装った奥地産品の対日輸出は、相手国が日本であるということで若干事情は異なる様に見えるが、中国関税権の侵害という点では前者に類した。すなわち「関東州生産品の日本輸入税免除に関する法律」によれば、その対象品目は（1）関東州内に産する食糧品又は原料品、（2）州内の原料を以て製造せるもの、（3）主として満蒙に産する無税原料を以て製造するものの中内地に不足し内地産業に影響少きもの、等であった。しかし現実には、満洲産の原料ないし製品を関東州産品と装うことによって中国輸出税と日本輸入税の双方をまぬかれる可能性があったのである。

以上、本来「満洲」ないし「北支」に向けられた日本製品の多くが関東州内消費として登録され、同じく、本来「満洲」産品である日本向輸出商品が関東州産品として登録された結果が「関東州貿易統計」であった。

こうした、本来「通過貿易」たる部分を含んだ関東州貿易を関東州「総」貿易と呼ぶことにしよう。それでは「通過貿易」を極力排除した関東州「純」貿易はどのようなものか。次に、それを合せて、パネルBの日本対関東州貿易統計を検討する。

パネルB・日本対関東州貿易

国別分類における輸出最終仕向地・輸入原産地表示の原則にもかかわらず、日本側から見た対関東州貿易にやはり多くの「通過貿易」が混入した理由もまた、貿易中継基地としての大連の特殊性によると見てよい。最終仕向地が不明のままに中継地に積出された貨物が中継地への

輸出と申告される例は、たとえば対香港貿易が典型例であり、大連もまた例外ではない。

さてそれでは、パネルBの日本の対関東州輸入が1933年以降突然に激減する理由は何であろうか。その前にまず（これまでの考察から得られたファインディングスを含めて）日本の対関東州貿易を観察するに際して前提しうると考えられるいくつかの点を整理しておく。

- (1) 日本対関東州輸出入は、そのほとんどが大連港を経由する海路輸送を通して行われた。
- (2) 関東州＝大連「自由港」の特殊性の故に、日本の対関東州貿易にはかなりの「通過貿易」が含まれたと見るべきである。
- (3) 通過貿易の諸ルートのうち、関東州を通過して「満洲」ないし「北支」へ再輸出された日本商品、ならびに関東州を通過して日本に再輸出された奥地産品（とくに「満洲」産品）が2つの主要な流れをなした。
- (4) 日本の対「満」貿易の全体像については別に論じなければならない。しかし、1932年3月「満洲国」成立以前においては日本の対「満」貿易のかなりが対関東州貿易統計に混入していたこと、「満洲国」成立以降は対「満洲国」貿易の分割が行われるとともにこの混入が縮小したことが予想される。
- (5) 関東州を経由する対「北支」再輸出入については（密輸という特殊問題にからんで）一層手がかりが少ない。ただし、1933年以降、「冀東密輸出」を含めて対北支密輸の大きな額が日本の対関東州輸出額の中に混入していることは明らかである。

以上のうち(4)についてはこれまでふれなかった。ここでは、1932年9月日本の「満洲国」承認により大連海関が「満洲国」に帰属することになった点が重要である。「満洲国」は財政収入としての関税を重視して税関審査を強化し、日本側もまた一転してこれに協力する姿勢を示した。これにともなって、関東州を経由する日本—「満洲国」間貿易についても、最終仕向地・仕出地主義の原則が強化された。

表1・パネルB〔日本の対関東州輸出入〕が1931年以降減退するのは、それまで対関東州に混入していた対「満」分の分割と、合せて最終仕向地・仕出地主義の徹底によるものであった。またこの措置は1931—32年を過渡期とし、1933年以降本格化したと考えられる。1932年7月「資本逃避防止法」公布以降の日本の為替管理の強化などもこうした措置を促進する要因となったと思われる。

以上がそれでよいとすれば、表1・パネルB〔日本の対関東州輸出入〕は、1933年以降（「通過貿易」を排除した）日本の対関東州「純」輸出入額を示すものとなった。あるいは少なくともそれに近づくことになった。

ただし、日本の対関東州輸出には、上述(5)で指摘した対「北支」密輸出がなお混入していると考えなければならない。表8の「対支密輸出」額をもってこれを差引くことにしよう。1933—34年の日本対関東州「純」輸出入額は大概次のようになろう。（単位：百万円。）

以上の1933—1934年をベンチマークとして、日本の対
 関東州「純」輸出入額を前後に引延ばして推計すること
 は可能であろうか。例えば、輸出値は関東州農工業生産
 額に、また輸入値は関東州在住人口数にパラレルに変動
 すると仮定して数値を引延ばすことはできよう。しかしそうした推計方法は利用用途により変
 る。ここではそこまでは踏み込まないこととする。

	輸 出	輸 入
1933年	20.2	109.1
1934年	27.3	173.9

関東州「総」貿易 vs 関東州「純」貿易

対「満」「支」通過貿易を除いた関東州貿易を仮に関東州「純」貿易と名づけて、1933—34
 年のきわめてラフな推算を上に示した。こうした「純」貿易額を知ることは、例えば、(イ) 関
 東州を一独立経済圏とする関東州国民所得推計、(ロ) 日本帝国各地域間の貿易マトリックス推
 計、を行う上において重要である¹³⁾。しかし一方において、関東州貿易の把握を「純」額にこ
 だわることは、対「満支」物資の「吞吐港」としての大連＝関東州の意義を貶めることになる。
 貿易中継基地としての大連＝関東州の位置づけは、むしろ通過貿易を大幅にふくむ「総」貿易
 額で分析することを適当としよう。

〔後記〕

本稿の概要は共同研究会「『満洲国』の研究」班において報告し、班員各位のコメントを得て改訂稿
 を作成した。また資料収集については、文部省科学研究費・総合研究(A)「『満洲国』経済構造の基礎的
 研究」(課題番号63301084、代表者・山本有造)による財政的援助を受けた。付記して謝意を表する。

- 1) 関東州政府が公刊した貿易統計書は次の通りである。今日知られている年次統計は1908(明治
 41)年—1938(昭和13)年であり、1939年以降は情報が断片的になる。

『関東州貿易統計』

昭和3年—同7年 関東庁
 昭和8年—同11年 関東州庁長官官房庶務課
 昭和12年—同13年 関東局

『関東州貿易月表』

大正10年1月—昭和4年12月 関東庁
 昭和5年1月—昭和7年5月 関東庁長官官房文書課
 昭和7年6月—昭和9年7月 関東庁長官官房調査課
 昭和9年8月—昭和12年9月 関東庁長官官房庶務課
 昭和12年10月—昭和12年11月 関東庁長官官房文書課
 昭和12年12月—昭和16年1月(?) 関東局

- 2) 関東州経済の概観については、とりあえず、山本有造「植民地経営」(中村隆英・尾高煌之助編
 『二重構造』(日本経済史第6巻)岩波書店、1989年)、松本俊郎「関東州・満鉄付属地の経済」(溝
 口敏行・梅村又次編『旧日本植民地経済統計—推計と分析—』東洋経済新報社、1988年)、大蔵省
 管理局『日本人の海外活動に関する歴史的調査』満洲篇第4分冊(関東州篇)1947年。

- 3) 関東州「再輸出」統計の限界については、大蔵省管理局、前掲書、第7章、満鉄調査部『満洲経済提要』（1938年）第30節貿易(5)、注8)に掲げた諸書、等の注記による。
- 4) 「国内に於て正確なる市価を得難く、然も Invoice price が F. O. B. の場合に於て運賃其他の諸掛り不明の場合、欧米方面よりの貨物に対しては運賃、保険料を1割、其他の諸掛を5分と見て、 $F. O. B. value + 10\% + 5\% = \text{Duty paying value}$ とし、香港支那沿岸及日本等よりの場合は、運賃、保険料等を5分、其他の諸掛りを5分と見て $F. O. B. value + 5\% + 5\% = \text{Duty paying value}$ とす。」大連商工会議所『関東州の関税制度』（1935年）59—60頁。
- 5) 例えば、日本・朝鮮間貿易統計に見られる同様な乖離について、古信肅「日本の対植民地貿易——その統計的検討——」（小野・一郎・古信肅編『両大戦間期のアジアと日本』大月書店、1979年）Ⅳ、で論じられている。
- 6) 松本俊郎「満鉄輸送統計と関東州貿易」（『岡山大学経済学会雑誌』第18巻第3号、1986年11月）。
- 7) 満洲国政府が公刊した貿易統計書は次の通りである。

『満洲国外国貿易統計年報』
大同元年度—大同2年度 財政部
康德元年度—康德8年度 經濟部

『満洲国外国貿易統計月報』
大同2年1月—康德4年4月 財政部
康德4年5月—康德7年9月(?) 經濟部
- 8) 満鉄（調査部）が作成した関連する一連の統計は次の通りである。

『満洲国税番別総輸入統計』
昭和7年度 経済調査会

『満洲国関税率表税番別純貿易統計』
昭和8年度—昭和9年度 経済調査会

『満洲国関税率分類ニ依ル税番別純貿易詳細統計』
昭和10年度 経済調査会

『満洲国外国貿易詳細統計』
昭和11年 産業部資料室
昭和12年 調査部総務課
昭和13年 調査部資料課
- 9) 表8のオリジナル・データは、1933年について、猪谷善一『日滿支経済論』（言海書房、1935年）13-15頁、1934年について、『東洋経済新報』1935年10月19日号、18—19頁に発表されたものを、山中四郎「日本対滿商品輸出の特質」（『満鉄調査月報』第16巻第1号、1936年1月）第4表がまとめたものである。なお同表は満鉄産業部『満洲経済綜観』（1936年）第10表に転載されている。念のために記す。
- 10) 「冀東密貿易」については、今井駿「いわゆる「冀東密輸」についての一考察」（『歴史学研究』第438号、1976年11月）、島田俊彦「冀東特殊貿易と支那駐屯軍の増強」（日本国際政治学会編『太平洋戦争への道』第3巻、日中戦争(上)1962年）。主要資料については、『現代史資料』8 日中戦争(1)（みすず書房、1964年）29—34。
- 11) 戦前期日本貿易統計の一般的性格ならびに利用上の注意については、とりあえず、山本有造・溝口敏行「『帝国』内貿易マトリックス」（溝口・梅村編『旧日本植民地経済統計』前掲）144—145頁、参照。
- 12) 上述(1)、(2)については、とりあえず、大連商工会議所『関東州の関税制度』前掲、参照。

- 13) 上述(イ), (ロ)については, とりあえず, 溝口・梅村編『旧日本植民地経済統計』前掲, 第1部第1章, 第2部第1章, 同第2章を見よ。